

AAANITORVO



**Suuri
MIG -numero (*
3/2004**

*) Kiitokset MIG:istä Kempille

Tööt tööt!

Teksti: Tuomas Kumpula

Hyvää postjoulua naiset ja ihmiset. ÄT nro 3/2004 on valmis ja pitelet sitä käsissäsi. Tästä kiitos ahkeralle, tehokkaalle ja nopealle toimitukselle.

Kerholla sattui ja tapahtui. MIG otti ja hajosi. Ja sitten tuli uusi MIG. Tämä lehti onkin siis MIG-numero. Paneudumme syvimpiin MIG-kysymyksiin. Esitietovaatimuksena suositellaan kurssia Kon-67.153.

Hei hei.

APUTORWENNE TUOMAS

ps. Uusi hallitus ja toimihenkilöt valittiin. Heistä lisää joskus toiste.



Jounin tilaihme Opel, lue lisää lehden sivuilta.

Kerholaisten autokalustosta

Teksti: Jouni Vuorela + ÄT

Kirjoitin tuossa viime vuoden puolella vähän autoista joita silloin oli tullut laiteltua. Silloin tuli puhuttua Opel-merkkisten autojen invaasiosta kerholaisten keskuuteen. Valitettavasti itsellenikin päätui jo listassa toinen Opel-merkinen laite.

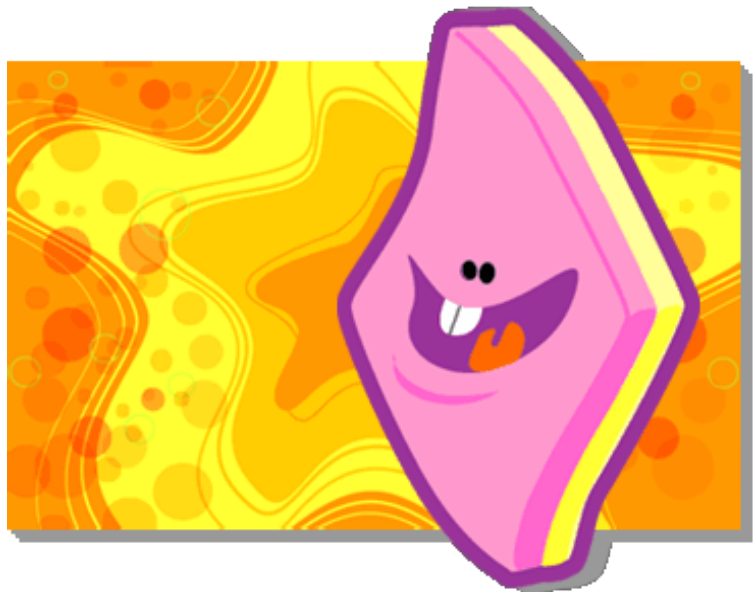
Palataan nyt hetkeksi historiaan ja mietitään kerholaisille päätyneitä autoja. Kirjoittelin tästä jo aikaisemminkin hiukan, mutta romut lisääntyvät ja Opel-kanta on kääntynyt kasvuun. Toiset katoavat ja toisia taas tulee lisää, on jopa havaittu saman auton vaihtavan ulkoasua. Kaikesta voi löytää jotain hyvääkin, ja etuvelvien Opeleiden määrä suhteessa takavelvien määrään on laskenut, ja autot jotka etuvelvät vallan valtavasti eivät voine olla hyviä. Tosin takavelvien ooppeleiden määrän kasvu on huolestuttava, tosin kanta näyttäne siirtyvän yhden henkilön omistukseen.

Huomattavaa kerholaisten autokaupoissa on myös sisäsiittoisuus, eli autot myydään mieluummin toisille kerholaisille kuin ulkopuolisille, onneksi muutaman autokerholaisomistuksen jälkeen autot kelpaavat jo ulkopuolisille ja katoavat Otaniemen ulkopuolelle.

Saattaa kyseessä olla myös se, että autot pysyvät edellisten omistajien autoina. Mielenkiintoista on myös huomata, kuinka autokalusto todellakin uudistuu, henkilöt äijääntyvät ja ostavat äijä-, ja perheautoja.

Ja loppuun kiteytämme, että autossahan tärkeintä on että se on matala, ahdas, äänekäs ja kulkee lujaa.

Joo.



Kuinka uusi migi kotiutui tallille

teksti: Jouni Vuorela + ÄT

Nukun.
Eemeli soittaa että migi tulee nyt.
No ei nukuta enää.
Suihkun kautta tutkimaan uutta konetta.

Kuljetusliikkeen auto tulee vastaan, no olen siis vielä ihan ajoissa.

Eemelin kanssa purimme paketin, ja tutkimme ohjeita ja saimme kaikki laitteet kytkettyä, virtausmittari ja kaasupullo lankakerän ohella siirtyi vanhasta Esabista. Kemppi toimitti jopa kaasuletkun, joka oli vanhassa jo aika haperoa. Puutteina havaitsimme sähkötöpselin, jonka sijasta johdosta sojotti vain karvoja, joita emme kuitenkaan tunkeneet pistorasiaan. Reissu PROTOSHOPIIN, josta Emppu vielä ikään kuin kirsikaksi kakun päälle sai pummittua tarvittavan 16A kolmivaihetöpselin. Kiitokset tästä PROTOSHOPILLE, lupasimme tosin mainostaa heitäkin äänitorvessa.

No tallille kytkemään migi hitsauskuntoon (ei, en tehny sähkötötä, nehä ovat kiellettyjä). Pientä kokeilua, hyvin toimii. Säädin kaasua pienemmäksi, joku oli säätänyt kaasuvirtauksen noin käksinkertaiseksi, no ehkä vanhan migin kaasuvuoto liittyi asiaan. Hmm. Vieläkin toimii, Kokeilin erilaisilla virroilla ja langansyöttönopeuksilla, ja tutustuin laitteen muihin säätöihin. Asteikko on näemmä alkupäästä tiuhempi kuin vanhan, hyvä, aikaisemmin olikin turhan harva. Mites tää muuten hitsaa täydellä virralla? Sihisee ja ampuu... Oho. kuka oli jättänyt langansyötön perseelleen? Pientä säätöä ja nythän tuntuu palavan jo kunnolla. Äkkiseltään tuntuis toimivan. Kerhokäyttöön aivan passeli, ohutta peltiä pystyy hitsaileen hyvin, ja paksumpi rautakin sulaa tarvittaessa. Kun sais vielä kerholaisetkin tajuamaan ettei turhaa rikkois sitä.

Myöhemmin hitsailin Panun poloa, jossa ohuempaa peltiä ja jopa ruosteaurioita, homma tuntui jopa helpommalta kuin Esabilla, johtuiskohan siitä että nyt MIG toimii tasalaatuisemmin, ennen tuli lankaa ja kaasua näet hieman sattumanvaraisesti..... Tjaa.

Mutta nyt päs loppuu tämä juttu tähän. Hei hei.

Tarinaa opelin korjauksesta

eli kuinka kaikki hajoavat samaan aikaan.

Teksti: Jouni Vuorela

Tulipa sitten ostettua ooppeli. Juu, tuli kyllä luvattua ettei ikinä ooppelia, mutta kaikkea tapahtuu. No onpa kuitenkin ooppeli eikä mikä tahansa auto, tietysti ajalta jolloin ooppelitkin olivat autoja. Tosin hieman vanha. No lähdetäänpä ihan alusta. Olinpa kerran nuori autokerholainen ja satuinpa käymään tallilla. Niin joskus oli siis muutakin tekemistä. Tallissa oli silloin eräs punainen automobiili josta ihmettelin, että mikäs ihme tämä sitten on, pidin auton ulkonäöstä ja olemuksesta. Unohtamatta tietysti sitä että auto oli vanha ja ilmeisen epäkuntoinen, vielä kun selvisi auton olevan ooppeli, jätin ajatukset moisesta romusta sikseen. Myöhemmin kyseinen auto oli purettuna, hylättyynä ja rikottuna eräällä kylän parkkipaikalla, josta se sittemmin siirtyi loppusijoituspaikkaansa. Mietin sillonkin että onpas se tavallaan tyylikäs, mutta silti aivan paska.

No kuluipa tässä muutamia vuosia, ja tallilla näkyi uusia naamoja ja erinäisiä opelisteja. No kerrampa olin viikonloppua viettämässä vanhempien luona, ja puhelin soi, olipa eräs opelisti krapulapäivän ratoksi ostanut toisen opelin. No siitä sunnuntaina katselemaan ja kappas, siinä aikani tutkittuani totesin että tämähän on aivan saman näköinen kuin se hieno punainen ooppeli, tosin tässä oli kutosmoottori ja kuulemma isommat akselit. No mätähän tämäkin oli, ja perkeleen ruma, kyljet lähes kokonaan (pinta)ruosteessa jne. No aikani tutkin ja totesin sitten ettei tämä nyt laisinkaan paha ole, ja kyllähän tästä auton saa tehtyä. Itsellä oli alusta asti selvä, että auto tulee olemaan jossain vaiheessa minun ja osaltaan siksi osallistuin auton kunnostamiseen.

Olipa tallille eksyvien ihme aikalainen, kun näkivät laitteen. ”Ei tuosta tule enää mitään”, oli yleinen mielipide. No eipä se oikeastaan paha edes ollutkaan, vähän peltiä ja uudet jarruputket, pientä hiontaa ja kas pohjamaalissa leimalle. Eipä ollut leimasedälläkään mitään sanottavaa, ja kerralla irtosi leima, niin että napsahti.

Oli tallilla ihmetys kyllä suuri, kun katsastuksesta palasikin hymyilevä autonomistaja. Ajelipa silloinen omistaja autolla kuukauden verran ja loppujen lopuksi kyllästyi siihen kuitenkin. Ei tarvinut enää paljoa puhella ja johan olin taas ooppelin omistaja. Tästä alkoi siis yhteinen taival ja lähes tauoton korjaaminen.

Aluksi piti tehdä ulkonäölle jotain, pohjamaali ei ollut kestänyt suolakylpyä ja oli ruvennyt puskemaan ruostetta läpi. Maalaus oli lopuksi helppo, tosin pohjatöitä ei juurikaan tehty, ruosteet pois ja kauttaaltaan hionta matakasi, pakkelointi jätettiin lintulautamiehille.

Sittemmin tuli harrastettua jotain pientä fiksausta, radion asennus jne. Keväällä tuli ostettua kesärenkaat. Vanteet löytyi kaverin kautta, eräänlaiset "sleeper" tyyliä edustavat mustat (alumiini)peltivanteet. Välillä tuli korjailtua vähän jarruja ja tulipa radallakin käväistyä, tosin tuli huomattua että kaasuttimessa eivät aivan kaikki olleet enää kotona, tehokas toiminta alue oli vähintäänkin suppea, rajoittuen noin 1000 kierroksen välille.

Rata-ajo meinasi jäädä vähiin, kun muutamaankin otteeseen ohikulkijan meinasivat ostaa auton alta, no eihän sitä siinä tullut myytyä, olisikohan radalla ajamisen riemu aiheuttanut hetkellistä ajattelukyvyttömyyttä ja auto on edelleen siis oma.

Kesän mittaan kuljin lähes päivittäin töissä, eikä juurikaan minkäänlaisia ongelmia. No, esimerkiksi radio lopetti toimintansa, joka saattoi johtua siitä että koneen sisään tunkeutui x-määrä vettä, tai sitten ei, piirilevystä oli kuitenkin hapettunut eräs mikropiiri irti. Huonolaatuisia nämä nykyajan elektroniikkahärvelit...

Tuli kesän mittaan sitten hetken mielihoiteesta vaihdettua moottori ja vaihteisto uudempaan. No bolt-on asennuksesta ei taaskaan voinut puhua, tosin muutokset jäivät aika pieniksi. Kardaani, muutama sähköjohto, kaasuvivusto, ja lämmityslaitteen vesiletkut, joutuipa vaihdekeppiä varten leikkaamaan lattiaan isomman reijän, kun oli uudessa laatikossa eri kohdassa. Ja tietty ilmanputsari, joka ei meinannut sopia sitten mihinkään. Onneksi näin Himasen Ollin virityksen ja rakensin samanlaisen: Motonetistä 3"pakoputken mutka, johon laipat molempiin päihin, toiseen ilmamäärämittari ja toiseen hannulta saatu, ilmeisesti vw transporterin ilmansuodatin. Vielä pienet jalat ja peltiruuveilla lokasuojaan. On tuntunut toimivan, on tosin pirun pahaääninen ja vaatisi vielä maalauksen.

Jäähdytin oli koneenvaihdon yhteydessä pari päivää tyhjänä tallin lattialla, joka oli sille niin suuri shokki, että päätti ruveta hylkimään vettä, eli suomeksi vuotamaan. Se tosin näytti jo parhaat päivänsä nähneet ja vein sen kennotukseen, uuden moottorin kärsiestä pienistä lämpöongelmista, tuli uudesta paksumpi, tosin unohdin pyytää sen, mutta tekivät sen näemmä pyytämättäkin. Erinomaista toimintaa siis, voin suositella kyseistä puljua.

Myöhemmin korjasin sitten sen aikaisemmin lattiaan tehdyn reijän, tai ainakin pienensin sitä. Tuli todettua että johtuen eri autojen erilaisista keskitunnelin muotoiluista, oli osa vaihdevivustoa lattian väärällä puolen, ja täten lattia oli vaatinut suuret muutokset ollakseen hyvä. Tuli pelti muutamalla pisteellä suojaksi ja loput reijät kumimatolla ym. muilla tilkkeillä tukkoon, tuli myös leikattua messumatosta lattiamatto, tosin vain etulattialle. Johtuen joko tukituista reijistä tai kumin äänieristävästä vaikutuksesta, tuli ohjaamon melutasosta jopa lähes siedettävä. Harmaa messumatto soveltuu vrsnä puolesta myös maalipintaan. Leikkasin myös hattuhyllylle harmaasta messumatosta uuden verhoilun ja asensin sinne kajuttimet.

Pärinä maailman huipulta

Moto GP 12-13.06.2003 Barcelona, España

Teksti ja kuvat: Pekka Syvänen

Kävin katsomassa kesäkuussa 2004 ratamoottoripyöräilyn Barcelonan MM-osakilpailun. Juttu on kirjoitettu enemmän matkaopastyyppisenä kuin tunnelmakuvauksena. Barcelonan rata, kutsumanimeltään Montmeló (virallisesti: Circuit de Catalunya), sijaitsee noin 20 kilometriä Barcelonan pohjoispuolella hyvien liikenneyhteyksien varrella.

Hyvistä liikenneyhteyksistä huolimatta 100 000 katsojaa ja ilmainen pysyköinti aiheuttavat paikallisesti liikenneruuhkaa. Katsojien liikkuminen alueelle ja pois ei tapahtu hetkessä. Ei kannata kuvitella pääsevänsä muutamaan tuntiin autolla pois tapahtuman päätyttyä ja myös junissa on ruuhkaa. Lentojen kanssa kannattaa varata muutaman tunnin ruuhkavara, välillä aukoton ihmisjoukko pysähtyy täysin, joten lyhyeenkin matkaan voi mennä pidempi tovi. Itse kuljin tapahtumaan muiden kulkuneuvojen puutteessa joukkoliikenteellä, Oikea tapa tapahtumaan olisi ollut kulkea moottoripyörällä.

Barcelonaan pääsee Helsingistä lentäen etäisyyteen nähden edullisesti, Vuonna 2004 melko normaali meno-paluutaksa kaikkine kuluineen Helsingin keskustasta Barcelonan keskustaän pyöri 300 euron pinnassa. Barcelona-Helsinki on yksi bulkki-linjoista, jolloin kilpailu pitää hinnat alhaalla. Jos haluaa kikkailla tai ei lähde Helsingistä niin Tampesterista lensi ainakin vuonna 2004 halpalentoyhtiö noin 70km päähän radasta Reus:siin. Lentoyhtiöt muuttavat melko nopeaan tahtiin hinnoitteittelua ja reittejä. Hinnat ja reitit kannattaa katsoa internetistä hyvissä ajoin.

Ostin liput El Corte Ingles tavaratalosta. Tavaratalot ovat ketju Stockmannin tyyppisiä liikkeitä. Niitä löytyy ympäri Espanjaa runsaasti eli jos tulet Espanjaan aikaisemmin, niin liput kannattaa ostaa niistä. Internetistä löytyy melko runsaasti erilaisia moottoriurheilutapahtumiin lippuja myyviä liikkeitä. Barcelonan radalla on lipunmyyntiä myös omalla sivustollaan. Radan informatiiviset kotisivut (kesä 2004): <http://www.circuitcat.com> (myös englanniksi).

Sivuilta löytyy MotoGP:n ja F1-kilpailuiden lisäksi tietoa myös muista mielenkiintoisista tapahtumista. Pienemmät kisatkin saattavat houkutella väkeä paikalle lähes 40 000. Jos olet pohjois-Espanjassa liikkeellä ja sinulla on ohjelmassa aukkoa, niin kannattaa käydä tarkastamassa kilpailutarjonta. Barcelona on hyva vaihtoehto muille euroopan osakilpailuille hyvien/edullisten joukkoliikenneyhteyksien vuoksi.



MotoGP:n lippujen hinnat olivat noin 50 eurosta ylöspäin. Samalla hintaa kuin halvimpiin katsomoihin myydään myös picnic-henkisiä lippuja. Tapahtumaan myytiin lippuja yli 100 000 ja katsomopaikat olivat loppuneet lauantaina. Picnic paikkoja oli muutamia jäljellä, kannattaa kuitenkin ostaa liput etukäteen. Kisaan oli myynnissä vain kolmen päivän lippuja. Olin itse töissä perjantaina joten käytin paivista vain kaksi. Aika-ajot ovat osakseen aika tylsää katsottavaa paikanpäällä, hupia tulee joidenkin kuskiensa kikkailusta (keulimista ja muuta kilpailunkannalta turhaa) jolla he saavat yleisöä mukaan. Samoilla lipuilla olisi paassyt torstaina myös varikolle tutustumaan. En käynyt tutustumassa joten en tiedä onka vierailu miten laadukas.

Lippujen hinnat ovat edullisia verrattuna F1 kilpailuihin. Vuoden 2005 F1 kilpailuun toukokuussa halvimmat katsomoliput maksavat ennakkomyynnissä yli 200 euroa, picnic paikoille pääsee sadalla eurolla.

Yksin suuresta kaupungista suureen kaupunkiin matkustavan kannattaa Espanjassa käyttää joukkoliikenteellä, bussilippu hyvässä bussissa normaaliin työläishintaan maksoi reilut 12 euroa Zaragozasta Barcelonaan. Matkaa kertyy noin 300 kilometriä ja tietulleihin moottoritieillä uppoaisi samalla matkalla 20 eskoa. Suurinpana bonuksena on pysäköintiongelman poistuminen, suurkaupungissa pysäköinti ei ole yhtä helppoa kuin Helsingissä. Pohjoisespanjassa liikkeussa kannattaa katsoa busseista lisää tietoa www.alsa.es sivulta ja junista www.renfe.es. Renfen (=Espanjan VR) sivuilta löytyy kaukojunien lisäksi myös aikataulut paikallisjunaan jolla pääsee Montmeló:seen (=asemanimi).

Paikallisjunan valinnassa kannattaa käyttää vanhaa sääntöä "kyllä massa tietää". Tapahtumaan menee runsaasti ihmisiä junalla, hintaa tulee per suunta pari euroa (keskustasta kaksi vyohykettä) ja on nopeampi kuin auto. Tapahtumaan menevät ihmiset tunnistaa melko helposti pukeutumisesta, porukalla on päällä tallien kannattajavaatteita ja mukana kylmälaukku. Jos kaupunkiin tulee lentämällä niin kannattaa ottaa lentoasemalta juna, Montmeloon mennessä tarvitsee vaihtaa junaa vain yhdellä asemalla. Juna-asemalta on matkaa radalle muutama kilometri, sen kävelee melko nopeasti. Samalla voi katsella tiellä kaahaavia motoristeja, poliisit eivät kauheasti aiheeseen valita puuttua. Kovimmat nopeudet olivat paalle sadan. Katso oikealle ja vasemmalle ennen kuin ylittät tietä.

Yövyin (=loisin) Barcelonassa TKK:lta tutun kaverin luona, normaalisti yöpymiseen on runsaasti keskustassa hostelleja ja hotelleja. Suurikaan tapahtuma ei vaikuta keskustassa, valtaosa katsojista yöpyy joko kodeissaan tai radan lähistöllä. Ihmiset yöpyivät radan lähistöllä teltoissaan, telttailun maksuista tai luvallisuudesta en tiedä. Siihen ei kukaan tuntunut puuttuvan mitenkään.

Sunnuntaina koko pikkukyla (Montmeló, rata on saanut kutsumanimensä kylän mukaan) oli sen näköinen, että siellä oli varmasti juhlittu. Roskia oli nilkkoihin asti ja maassa lojui rikotuista pulloista poltettuun scootteriin asti erilaisia esineita.

Kilpailun seuraaminen ilman televisiota on heikkoa. Mopot menevät lujaa joten kärjen tapahtumia on vaikea seurata. Vaikka ihmiset menevätkin tapahtumiin tunnelman vuoksi (vertaa rallin seuraaminen) niin kilpailun seuraaminen on kivaa. Paremmissa katsomoissa on televisioruudut joista kisan seuraaminen helpottuu. Moottoripyörät ovat vain hetken yhden katsomon näköpiirissä. Kiertelin ympäri rataa katselemassa ja tutustumassa. Sunnuntain päälähdön (Moto GP, muut luokat olivat 125cc ja 250cc) katsoin hyvältä paikalta katsomon vieressä istumassa. Kannattaa kierrella ja katsella, pelkastaan kartan ja lipunhinnan pohjalta on vaikea arvioida katsomapaikkojen laatua.

En ollut katsomon vieressä todellakaan yksin, väkeä kerääntyi melkoinen lauma. Porukalla oli hyvä tunnelma katsomossa. Ihmiset hurrasivat yhdessä ja istuivat alhaalla yhteisestä sopimuksesta (yksi seisoo => takana olija seisoo => kaikki seisovat). Porukka heitteli (jotkin alueet haluavat irrottautua Espanjasta ja kannattajat näkevät poliisin vihollisena) poliisiautoja pulloilla (muovipulloja, lasiset kerätään portilla pois) ja räjäyttelivät ilotulitteita. Asioita miten ei näe (onneksi) joka päivä.

Jos fanittaa tiettyä kuskia niin kisa-alueella pystyy valitsemaan kuskin mukaan katsomapaikkoja. Kuskeilla on ihailijakerhoja ja kerhoille on luonnollista kokoontua katsomaan kisoja yhdessä. Paikallisilla Katalonialaisilla kuskeilla oli runsaasti kannattajia.

Itse ostan seuraavalla kerralla (jos menen) liput alueelle "pohjoinen (nord)", kunnolla mutkia jossa taistellaan ja nopeus ei ole liian kova. Pääsuora on näyttävä nopeuden takia mutta katsomisesta tulee melko vaikeaa pyorien

suhahtaessa ohi. Pyorien äänet ovat melko maltillisia, normaali liikennemelu voi olla voimakkaampaa.



Ihmisten pukeutuminen ja käyttäytyminen kisassa oli aika rentoa. Päällä shortsit, ei paitaa ja mukana kylmälaukussa juomaa. Lasipulloja ja muita vaarallisia aineita ei voi tuoda alueelle. Portilla oli turvatarkastus jossa laukut tutkittiin. Kannattaa katsoa etukäteen radansivuilta sallitut ja kielletyt aineet ja esineet. Vuonna 2004 Espanjassa oli esiintynyt ulkoista terrorismia => Tarkemmat turvatarkastukset. Esimerkiksi osaan junista on lentokenttätyyppinen turvatarkastus läpivalaisulla.

Myyntipisteiden hintataso tapahtumassa oli normaalia tapahtumatasoa. 0,5 litran Veri-pullo (yksi pulloitetun veden brandi) maksoi 2 euroa ja leivät 4 eurosta ylöspäin. Kesäisessä espanjassa merentasolla 30°C on enemmän sääntä kuin poikkeus. Kuumassa vettä kuluu paljon, kannattaa juoda runsaasti (vetta) ettei tule nestehukkaa. Vettä kannattaa ottaa mukaan muovipulloissa omassa repussa, paikassa jossa on 100 000 asiakasta kaksi kertaa vuodessa myyntipisteiden kapasiteetti voi hetkittäin romahtaa.

Sunnuntaina varsinaisessa kisassa ajoi piikkiluokassa suomalaisedustusta, Mika Kallio suurimpana nimena. Hän ei ollut tällä kertaa kärkikamppailussa mukana, toivottavasti seuraavilla kerroilla luokkien kärjessä nähdään suomalaisedustusta.

Äänitorven Autontunnistuskilpailu

Autontunnistuskilpailussa tunnistettiin viimekerralla Ekin valitsemaa autoa. Taso oli jälleen haastava, ja oikeat vastaukset ovat:

auto 1: AMC AMX/3 1970

auto 2: Metro Scania VWD 451H 1970

auto 3: Hongqi CA 770 1958

auto 4: MGB Roadster 1969

Tällä kertaa pitäisi tunnistaa 50-luvun tyyliin rakennettuja custom-autoja.



Auto 1: Merkin tuntee helposti



Auto 2: Tämä auto ei ole 50-luvulta, mutta on kuitenkin rakennettu sen tyyliin



Auto 3: Varsin perinteinen 50-luvun custom



Auto 4: Katto on korkea, mutta maavara sitäkin pienempi



Auto 5: Tämän voisi laskea myös hot rodiksi



Auto 6: Tuttu auto myös Suomessa

Kuvitelkaa tähän loppuun joku tosi hyvä juttu.

**TEEKKARIEN
AUTOKERHO
KIITTÄÄ ISOSTI:**



KEMPPI

The Joy of Welding